

Technische Universität Dresden
Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr
Professur für Verkehrspsychologie

Durchführungshilfe für das Projekt:

»Radwegplan für die Gedenkstätte Bautzner Straße Dresden«

Seminar:	Lehr-/Lernpsychologie: Anwendungen im Kontext Verkehr
Dozentin:	Dr. Susann Richter
Verfasser:	Heiko Neumann
Abgabedatum:	03.07.2013

Gliederung

1. Einleitung	3
2. Vorbereitung	3
3. Durchführung	5
4. Auswertung	6
Literaturverzeichnis	8
Anlagenverzeichnis	9

1. Einleitung

Die Gedenkstätte Bautzner Straße in Dresden – die ehemalige Untersuchungshaftanstalt des Ministeriums für Staatssicherheit der DDR – verzeichnete in den letzten Jahren einen zunehmenden Besucherzuwachs¹. Vor allem Schüler² besuchten die Einrichtung im Rahmen des Geschichtsunterrichts im Klassenverband. Darüber hinaus arbeiten die jugendlichen Teilnehmer des Schüler-Freizeit-Projekts „Bedenken“ jeden Mittwoch in der Gedenkstätte. Sowohl unter den Projektteilnehmern als auch unter den Schulklassen gibt es immer wieder Schüler, welche den „Stasi-Knast“ mit dem Rad aufsuchen. Der Weg dorthin gestaltet sich unkompliziert – sofern man die nötigen Umwege kennt und in Kauf nimmt. Andernfalls erfolgt die Anreise hauptsächlich über die vielbefahrende und somit nicht ungefährliche Bautzner Straße.

Aus diesen Gründen – die besonders für Gefahren im Straßenverkehr zu sensibilisieren den Kinder und Jugendlichen sowie die Lage der Gedenkstätte an einer der verkehrsintensivsten Straßen Dresdens – macht es sich der vorliegende Radwegplan zur Aufgabe, einerseits günstige Anfahrtswege zur Gedenkstätte aufzuzeigen und andererseits auf besondere Gefahrenstellen auf diesen Wegen hinzuweisen.

2. Vorbereitung

Zielgruppe und Ziel

Zur Zielgruppe gehören Schüler ab Klassenstufe 8. Diese Klassenstufe ergibt sich aus dem vom ESF³ geförderten Projekt „Bedenken“, welches Schüler aller Schularten von der 8. bis zur 13. Klassenstufe umfasst. Darüber hinaus stammen die meisten Schüler, welche die Gedenkstätte im Rahmen des Unterrichts besuchen, aus den Klassenstufen 9 der Mittelschule oder 10 und 12 am Gymnasium.

Folglich sollen Schüler den Radwegplan nutzen, die derzeit an der Gedenkstätte im Rahmens des Projekts tätig oder zukünftig zu erwarten sind. Dies ist jedoch nicht das alleinige Ziel des Projekts. Während der Datenerhebung soll mit den Schülern auf Grundlage des ausgefüllten Fragebogens über ihre Anfahrt zur Gedenkstätte ins Gespräch gekommen wer-

¹ Vgl. Erkenntnis durch Erinnerung e.V. (Hg.): Jahresbericht 2012. Erkenntnis durch Erinnerung e.V., Dresden 2013, S. 26.

² In der vorliegenden Arbeit wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit stets die maskuline Form verwendet, wobei die Personenbezeichnungen auch gleichzeitig für die femininen Bezeichnungen stehen.

³ ESF: Europäischer Sozialfond.

den. In dieser kommunikativen Phase sollen sich Schüler über ihre Anfahrtswege untereinander und mit mir als Kursleiter unterhalten, um daraufhin Gefahrenstellen zu analysieren, eigenes Verkehrsverhalten zu reflektieren und Sichtweisen anderer Verkehrsteilnehmer kennenzulernen. In kleinen Gruppensitzungen soll Bewusstsein für alltägliche Gewohnheiten geschaffen werden; denn die Frage der Verkehrssicherheit ist Schülern jenseits der Grundschule nicht immer gewahr. Hierbei gilt es, die gewohnheitsmäßige Nutzung des Fahrrades immer wieder neu zu überdenken und veränderten Verkehrsbedingungen wie der regen Bautätigkeit an der Bautzner Straße anzupassen.

Die Schüler, die an der Datenerhebung teilnehmen, sind sehr unterschiedlich. Hierbei treten Schüler der Klassenstufe 13 mit Schülern der Klassenstufe 9, Waldorf-Schüler mit Schülern staatlicher Schulen, Förderschüler mit Gymnasiasten ins Gespräch. Die verschiedenen Milieus und Bildungsverläufe, welche die Schüler voneinander abheben, gestatten einen möglichen Perspektivwechsel auf Fragen der Verkehrssicherheit und Fahrradnutzung allgemein.

Lernziele - zusammengefasst:

a) Schüler sollen über mögliche Anfahrtsrouten und Gefahrenquellen auf dem Weg zur Gedenkstätte in Form eines Radwegplans hingewiesen werden. Bei der Auseinandersetzung mit dem erstellten Radwegplan werden sie mit dem Thema Verkehrssicherheit konfrontiert, wodurch zumindest Bewusstsein hierfür geschaffen werden soll. Schülereinstellungen sollen dahingehend verändert werden, dass sie Routinen neu überdenken und den Gefahrensituationen vor Ort anpassen.

b) Während des Ausfüllens des Fragebogens reflektieren die Schüler durch das Aufzeigen möglicher Gefahren ihr Straßenverkehrsverhalten und haben die Möglichkeit, anschließend über ihr Verhalten mit dem Kursleiter und anderen Schülern in Gespräch zu kommen. Dadurch wird es möglich, die Sichtweisen anderer Verkehrsteilnehmer kennenzulernen, was empathischen Denken zuträglich ist.

c) Ferner dient der Radwegplan allen Gedenkstättenbesuchern, welche die Gedenkstätte mit dem Rad aufsuchen möchten. Die Empfehlung der Nutzung des Elbradweges soll besonders Tagesbesucher und Touristen ermutigen, das Rad zu benutzen. Ergänzt wird der Plan mit möglichen Alternativen des ÖPNV.

Methodischer Zugang

Die Erstellung des Radwegplans beruht im Wesentlichen auf drei Säulen: Erstens werden die von den Schülern vornehmlich eingeschlagenen Wege zur Gedenkstätte mittels eines Umfragebogens⁴ und von ihnen wahrgenommene Gefahren ermittelt. Hintergrund hierfür ist die Annahme, dass die Schüler bereits günstige Wege zum Erreichen ihres Ziels einschlagen⁵. Zweitens werden Unfallhäufungen mit Fahrradbeteiligung aus den „Elektronischen Unfalltypen-Steckkarten“ (EUSKA) entnommen. Schließlich werden drittens die empfohlenen Radwege im Sinne einer Ortsbegehung selbst abgefahren, um auf weitere Gefahrenstellen zu achten⁶. Die ermittelten Radwege werden anschließend in die Karte eingezeichnet, besondere Gefahrenstellen markiert und kommentiert sowie zuzüglich mögliche Alternativen des ÖPNV aufgezeigt.

3. Durchführung

Die Durchführung der Umfrage verlief nicht an einem Tag. Da die Schüler jede Woche ganz unterschiedlich zur Projektarbeit im Haus sind, wurden diejenigen Schüler, welche die Woche davor nicht da waren, gefragt, ob sie die Gedenkstätte mit dem Rad aufzusuchen. Sofern die Aussage positiv war, wurden mindestens zwei Schüler zusammengenommen und gebeten, den Umfragebogen auszufüllen. Nachdem dies in Einzelarbeit geschah, wurde über ihre Anfahrtswege und mögliche Gefahrenstellen gesprochen. Die Schüler berichteten sich gegenseitig von „brenzligen Situationen“ und ihren jeweiligen Reaktionen darauf. Mir oblag es lediglich das Gespräch zu moderieren und gesprächsinitiierende Fragen einzuwerfen. Falls die Schüler weitere Aussagen zu gefährlichen Stellen im Gespräch darlegten, wurden diese notiert

⁴ Vgl. Anlage 1: Der Umfragebogen.

⁵ Vgl. Leitfaden zur Erstellung eines Radschulwegplans, URL: http://vplno2.vkw.tu-dresden.de/vip/urbike/dok/Rad%20zur%20Schule/LF_Schueler_V2.pdf, [Zugriff am 28.04.2013].

⁶ Vgl. Gerlach, Jürgen et. al.: Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen, in: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M 230 (2012), S. 96ff.

und nachfolgend auf ihre Relevanz hin überprüft. Die Gespräche fanden in drei verschiedenen Sitzungen statt.

Eine relativ objektive Methode der Datenerhebung – frei von Wahrnehmungen der Schüler und eigenen Perspektiven während der Ortsbegehung – war die Analyse der Unfalltypen-Steckkarten⁷. Hierzu war einiger Aufwand nötig. Nachdem ein Anruf bei der Dresdner Polizeidienststelle und der Kontakt beim Straßen- und Tiefbauamt keine Ergebnisse brachte, erklärten sich die Mitarbeiter des Lehrstuhls für Straßenverkehrstechnik an der TU-Dresden bereit, mir einen Einblick in die Daten von EUSKA zu geben. Nach einer kurzen Einweisung konnte ich selbstständig mit dem Programm arbeiten. Hierzu war es nötig, eine Handreichung heranzuziehen, um die Symbole im Programm richtig zu deuten⁸. Die Unfalldaten stammen von der Verkehrspolizei, wobei der Betrachtungszeitraum die Jahre 2010, 2011 und 2012 einschloss. Nachdem die Unfallschwerpunkte mit Radfahrereteiligung ermittelt wurden, galt es diese im Gespräch mit dem zuständigen Mitarbeiter zu präzisieren und abzuwägen. Zuzüglich zur Datenanalyse half der Themenstadtplan Dresden, um die Wege nach ihrer Eignung für Radfahrer hin zu überprüfen⁹.

Die abschließende Ortsbegehung wurde mit dem Rad unternommen. Hierbei wurden die bis dahin ermittelten Gefahrenpunkte überprüft und in der Praxis nachvollzogen. Zuzüglich wurde auf Gefahrenstellen geachtet, die vorher weder durch Schüler noch durch die Unfalltypen-Steckkarten auffällig erschienen.

4. Auswertung

Die Evaluierung der Lernziele konnte im Rahmen der Projektdurchführung nur teilweise gelingen. Ob Schüler zukünftig den Radwegplan benutzen, um zur Gedenkstätte zu gelangen, bleibt offen¹⁰. Auch ist nicht zu klären, inwiefern Schüler nach dem Lesen des Plans bereit sind, gewohnte Routen im Sinne eines sichereren Weges aufzugeben.

Dass sich jedoch die Schüler, die an der Umfrage teilnahmen, mit dem Thema „sicherer Radweg“ auseinandersetzten, kann bestätigt werden. Sie traten ins Gespräch über ihre Fahr-

⁷ Vgl. Gerlach et. al. 2012, S. 143.

⁸ Vgl. Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer (Hg.): Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Teil 1: Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten, Köln 2004.

⁹ Vgl. Dresden.de. Themenstadtplan, URL: [http://stadtplan.dresden.de/\(S\(f1p0ekuyrh4bmowx40kf1udi\)\)/spdd.aspx](http://stadtplan.dresden.de/(S(f1p0ekuyrh4bmowx40kf1udi))/spdd.aspx), [Zugriff am 28.05.2013]

¹⁰ Vgl. Anlage 2: Der Radwegplan.

gewohnheiten auch jenseits der Anfahrt zur Gedenkstätte. Heftig wurde beispielsweise die Fahrradhelmnutzung diskutiert. Übereinstimmung fand die bevorzugte Zufahrt auf dem Elbradweg – zumindest an den Werktagen. An Wochenenden erfordere dieser jedoch durch die Vielzahl an Verkehrsteilnehmern eine erhöhte Aufmerksamkeit.

Da jedoch ein wesentlich größerer Teil der Schüler die Gedenkstätte mit den öffentlichen Verkehrsmitteln aufsucht – dies zeigte zumindest die Umfrage innerhalb des Freizeitprojektes – habe ich mich dazu entschlossen, auf die Rückseite des Radwegplans die Anbindung an den ÖPNV abzubilden.

Kritisch angemerkt werden muss jedoch, dass die Umfrage nur ungenügende Ergebnisse in Bezug auf die letztlich empfohlenen Strecken erbrachte. Da die Datenerhebung sich jedoch auf unterschiedliche Methoden erstreckte, war dies nicht problematisch. Die Umfrage konnte dafür genutzt werden, um festzustellen, aus welchen Richtungen die Schüler des Freizeitprojektes hauptsächlich kommen. Der Ausrichtung der Karte erfolgte daher in westlicher Richtung. Wirkliche Streckenempfehlungen und das Festlegen von Gefahrenstellen auf diesen Strecken erfolgte primär mithilfe der Unfalltypen-Steckkarten. Weiterhin unbefriedigend bleibt der statische Zustand der Karte. So konnten die aktuellen Baumaßnahmen an der Bautzner Straße noch nicht mit einbezogen werden. Auch die Freigabe der Waldschlösschenbrücke wird sicherlich die Empfehlung, aus dem Süden Dresdens kommend die Albertbrücke zu nutzen, in Frage stellen.

Das Produkt – ein Radwegplan für die Gedenkstätte – und der Prozess – eine Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrradnutzung durch die Schüler – können dennoch als gelungen bezeichnet werden. Letztlich werden die Rückmeldungen der zukünftigen Besucher an die Gedenkstättenmitarbeiter zeigen, ob der Radwegplan Verwendung findet und ob er als sinnvolle Empfehlung aufgenommen wird. Somit wäre auch ein langfristiger Beitrag zur Verkehrssicherheit – über das dargelegte Projekt hinaus – geleistet¹¹.

¹¹ Dass Radwegpläne die Verkehrssicherheit erhöhen können, gilt als akzeptierter Standard. Vgl. Gerlach et. al. 2012, S. 4.

Literaturverzeichnis

Erkenntnis durch Erinnerung e.V. (Hg.): Jahresbericht 2012. Erkenntnis durch Erinnerung e.V., Dresden 2013.

Gerlach, Jürgen et. al.: Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen, in: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M 230 (2012).

Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer (Hg.): Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Teil 1: Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten, Köln 2004.

Internet

Dresden.de. Themenstadtplan, URL:

[http://stadtplan.dresden.de/\(S\(f1p0ekuyrh4bmowx40kf1udi\)\)/spdd.aspx](http://stadtplan.dresden.de/(S(f1p0ekuyrh4bmowx40kf1udi))/spdd.aspx), [Zugriff am 28.05.2013]

Leitfaden zur Erstellung eines Radschulwegplans, URL:

http://vplno2.vkw.tu-dresden.de/vip/urbike/dok/Rad%20zur%20Schule/LF_Schueler_V2.pdf, [Zugriff am 28.04.2013]

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Der Umfragebogen

Unterrichtsprojekt Verkehr. Lehr-/Lernpsychologie: Anwendungen im Kontext Verkehr. Radwegeplan für die Gedenkstätte Bautzner Straße Dresden

Schülerbefragung: „Mit dem Rad zur Gedenkstätte“

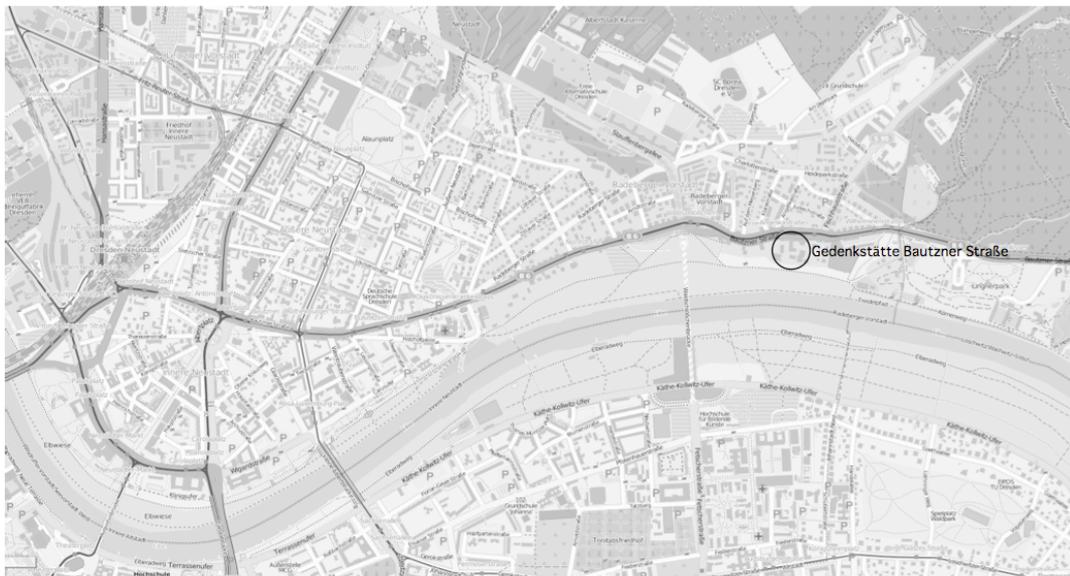
Name, Vorname: _____ Stadtviertel: _____

1. Bitte zeichne deinen Anfahrtsweg zur Gedenkstätte in die Karte auf der folgenden Seite ein. Nutze hierfür den blauen Stift.

2. Welche Gefahren nimmst du persönlich auf dem Weg wahr? Markiere gefährliche Stellen und Orte, an denen du besonders aufmerksam bist in der Karte mit einer Nummer. Trage die Nummer (Spalte 1) anschließend in die Tabelle ein, bezeichne die Gefahr (Spalte 2) und beschreibe sie kurz. Nutze hierfür den roten Stift.

Nummer	Gefahrenkurzbeschreibung	Genauere Beschreibung der Gefahrensituation

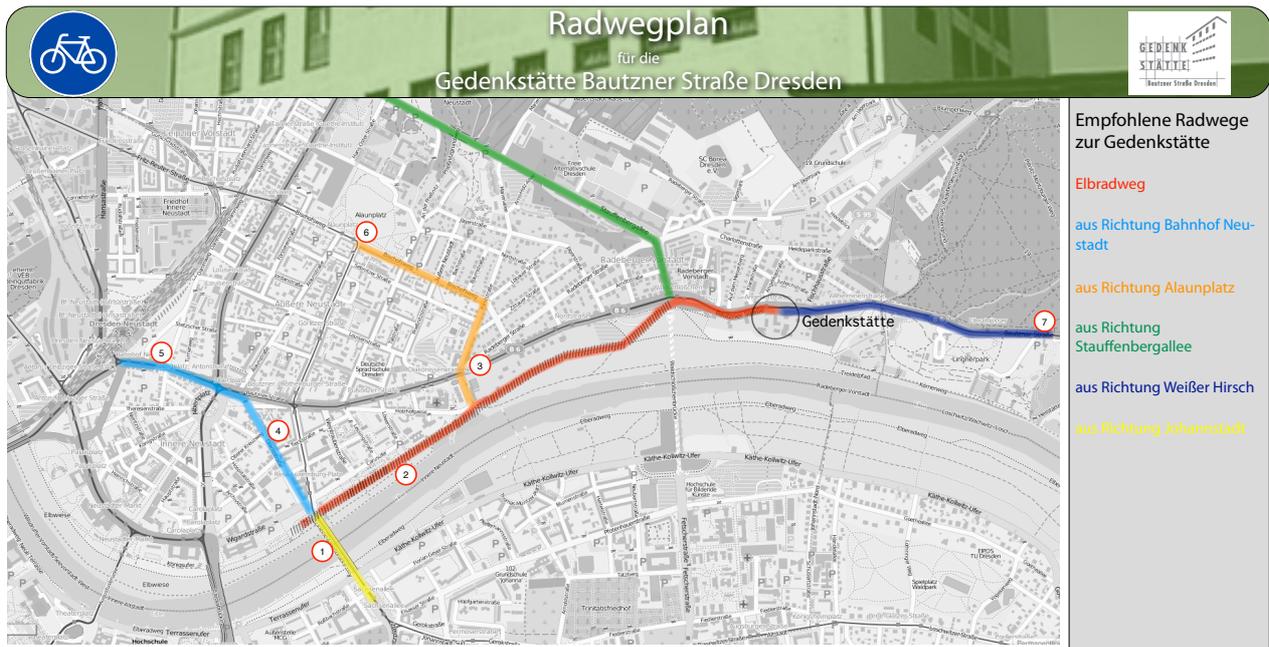
Unterrichtsprojekt Verkehr. Lehr-/Lernpsychologie: Anwendungen im Kontext Verkehr. Radwegeplan für die Gedenkstätte Bautzner Straße Dresden



Gefahrenpunkte

1	4	7
2	5	8
3	6	9

Anlage 2: Der Radwegplan



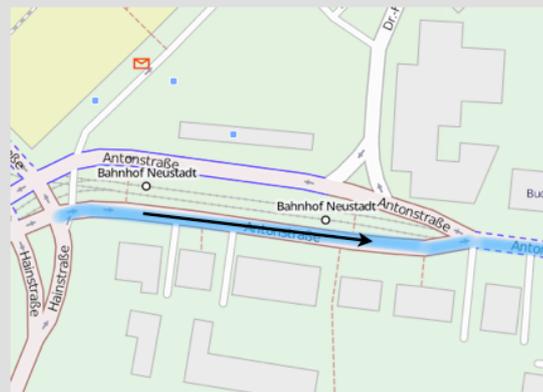
Gefahrenpunkte

- | | | |
|---|--|--|
| <p>1 Albertbrücke/Fußgängerbrücke
- hohe Dichte an Radfahrern und Fußgängern;
- Rutschgefahr bei Raureif und Nässe -</p> <p>2 staffierter Elbradweg
- hohe Dichte an Radfahrern, Fußgängern, Hunden und Inlineskatern -</p> | <p>3 Überquerung Bautzner Straße [siehe Detailkarte]
- Ampel nutzen, gefährliche Kreuzung -</p> <p>4 Glacisstraße
- auf parkende PKW achten -</p> <p>5 Schlesischer Platz [siehe Detailkarte]
- der Fahrtrichtung entsprechende Straßenseite benutzen -</p> | <p>6 Bischofsweg/Görlitzer Straße
- bei Nässe Sturzgefahr durch abbiegende Schienen; durchgängig kein Radweg -</p> <p>7 Bautzner Straße
- erst ab Mordgrundbrücke Radweg -</p> |
|---|--|--|

Detailkarten



3 Überquerung Bautzner Straße - Ampel nutzen, gefährliche Kreuzung -



5 Schlesischer Platz - der Fahrtrichtung entsprechende Straßenseite benutzen -

Alternative bei schlechtem Wetter: Öffentlicher Personennahverkehr – Straßenbahn & Bus*

Aus Richtung Zschertnitz/Innenstadt/Neustadt	Aus Richtung Bühlau/Weißer Hirsch/Lochwitz	Aus Richtung Kaditz/Mickten/Pieschen
Straßenbahnlinie 11	Straßenbahnlinie 11	Buslinie 64
Haltestelle Bahnhof Neustadt bis Haltestelle Angelikastraße	Haltestelle Elbschlösser bis Haltestelle Angelikastraße	Haltestelle Stauffenbergallee bis Haltestelle Angelikastraße

*Anmerkung: Die bezeichneten (Start-)Haltestellen beziehen sich auf den Kartenausschnitt auf Seite 1. Den Bahn- und Buslinien kann jedoch auch jenseits des verwendeten Kartenausschnitts zugestiegen werden.